

# Un Lokki mis à nu



hauban. Côté accastillage, le Harken est de rigueur. Dans le cockpit, la barre d'écoute de grand-voile située au niveau du bridge deck est complétée par un palan d'écoute à six brins et le barreur dispose à sa main d'un taquet coinçant servant au réglage du palan de pataras. Bien évidemment, l'avale-tout du génois, lui aussi Harken, se déplace sur un rail et se règle en navigation depuis le cockpit grâce à un palan. Sans surprise, toutes les manœuvres reviennent au cockpit par l'intermédiaire de six bloqueurs à cames complétés sur chaque bord par un winch Harken à une vitesse. Autre point important à souligner, le pont et les bancs de cockpit sont recouverts de teck. Une option

qui vous coûterait aujourd'hui sur un Lokki neuf la bagatelle de 44 227 F. Avant de quitter le pont, quelques précisions sur le gréement du Lokki. Le mât implanté sur la quille, bien qu'équipé de deux étages de barres de flèche poussantes n'est pas gréé en tête. Ce qui explique la présence de bastaques, surtout indispensables passé le cap des 10 nœuds de vent. Nous verrons en navigation qu'elles ne sont pas vraiment contraignantes car elles reviennent sur des bloqueurs situés à portée de main du barreur. Mais elles ne sont pas encore à l'ordre du jour car le barreur, Michel Fagola, vient de mettre en route le moteur, un monocylindre Lombardini, pour amener *Belza*

sous le travelift du port de plaisance des Minimes. Motif : laisser l'homme de l'art, notre expert rochelais Claude Mettrie, passer à l'examen de la carène. Pour nous, cette sortie de l'eau sera prétexte à admirer la carène du Lokki. Elle est superbe et originale avec notamment son brion, façon 5,50 m JI, juste au-dessus de la flottaison.

## Hauteur sous barrots réduite

Le lest en plomb, de 1 200 kg et rapporté à la coque par onze boulons, est incliné vers l'avant. Inutile d'ajouter qu'avec un tel poids, la raideur à la toile du Lokki n'a rien de commun avec ce que nous connaissons sur nos voiliers classiques.

Au près, on garde tout dessus (foc inter et grand-voile haute) jusqu'à 30 nœuds de vent. Sans abandonner le domaine des appendices, quelques mots sur le safran. Suspendu, il est très étroit, très profond, et situé dans le prolongement d'un petit bustle. Enfin, sans vouloir empiéter sur le rôle de notre expert, les œuvres vives, tout comme les œuvres mortes, se sont révélées en bon état sans afficher, au niveau de la liaison coque - lest, la moindre fissure. Une fois *Belza* remis à l'eau, c'est une visite de l'intérieur qui s'impose avant d'envoyer les voiles pour une « nav » dans les pertuis. Au risque de nous répéter, le volume intérieur n'est pas le point fort du Lokki, comme le confirme sa hauteur



Le rouf est élégant, tout comme la carène qui affiche un creux important et un safran étroit et très profond.

sous barrots de 1,33 m. Mais, contrairement, aux voiliers répondant à ce type de programme, l'intérieur est un petit bijou. Première surprise, le bordé intérieur. Il est constitué ici de placage de cèdre du Liban collé à l'époxy sur la coque. D'ailleurs, pour des raisons de poids, cette dernière n'est pas constituée d'un stratifié monolithique mais d'un sandwich. De la mousse PVC pour l'âme, des tissus unidirectionnels bibiais collés sous vide pour les peaux



Sur l'avant, la couchette double et son dossier pivotant. Notez les bordés de la coque recouverts de cèdre du Liban.